



**S**ie kommen von zwei Seiten und sie sind so pünktlich, wie man es von Profis erwarten kann. Schlag 11.30 Uhr an einem Montag Mitte Juli versuchen 13 Fernfahrer, mit ihren Lastzügen an der Jülicher Aral-Tankstelle zu parken und dort vor laufenden TV-Kameras an einem Mautterminal ein Ticket zu ziehen. Sieben Minuten ist der Rekord, der Langsamste braucht mehr als eine Viertelstunde.

In kürzester Zeit bricht draußen der Verkehr zusammen. Nach 45 Minuten löst die Polizei die Blockade auf. Doch die deutschen Zeitungen und das Fernsehen sind wieder auf der Seite von Hans-Georg Fischer, dem Geschäftsführer der Spedition Bünten. Bereits zum zweiten Mal hat er die Tankstelle lahm gelegt, um zu demonstrieren, welches Verkehrschaos droht, wenn die Lkw-Maut wie geplant Ende August eingeführt würde und nicht alle mautpflichtigen Lastwagen mit der On-Board-Unit (OBU) ausgerüstet sind.

## O-BU fröhliche

**Boykotte, Blockaden und Blamagen. Mit einer Pannenserie bei der Einführung der Lkw-Maut macht sich Deutschland in ganz Europa lächerlich.**

Von Jan Bergrath (Text und Fotos) und Claudia Rempe (Fotos)

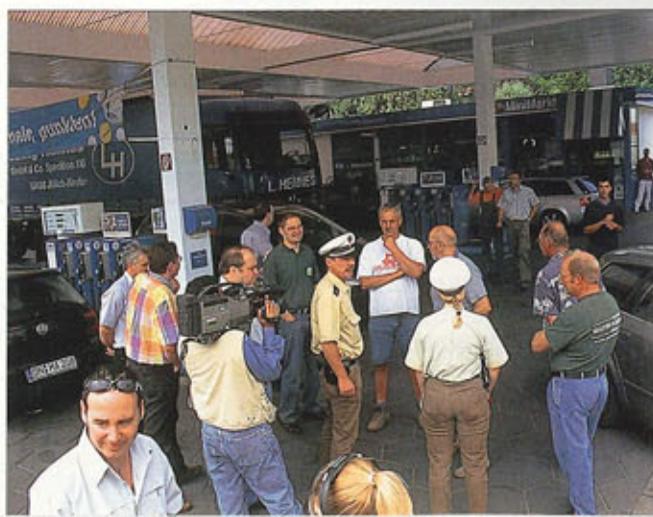
Plötzlich spricht ganz Deutschland von einem radio-großen Gerät, das von Freunden und Feinden liebevoll OBU genannt wird. Eigentlich ist die OBU ein elementarer

Baustein der Telematik, denn sie ist die Schnittstelle zwischen einem Satelliten im Universum und einem Lastwagen auf der deutschen Autobahn. Praktisch ist die

OBU aber heute das Synonym für Boykotte, Blockaden und Blamagen.

Am 3. September 2002 ruft der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) seine Mitglieder zum Einbauboykott der OBU auf, um eine effektive Harmonisierung der Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer in Europa herbeizuführen. Ohne Zustimmung der Betroffenen, so der BGL, wird die Einführung einer elektronischen Maut nicht realisierbar sein. Ungeachtet dessen

**Die Polizei muss einschreiten, um für Ruhe zu sorgen.**



**Hans Faßbender, 57, aus Jülich**

**„Als Unternehmer mit zwei Lkw muss ich mich wohl diesem Chaos anschließen. Ich glaube nicht, dass die Regierung das in den Griff kriegt.“**



**Günter Hensel, 47, aus Jülich**

**„Eine Belastung für uns Fahrer. Die Pkw-Fahrer sind jetzt schon nervös, und durch die Schlangen am Mautterminal wird das noch schlimmer.“**

drückt der damalige Verkehrsminister Kurt Bodewig den Mautstart zum 31. August 2003 durch. Den deutschen Spediteuren verspricht Bodewig einen Ausgleich, ohne sich mit der EU abzustimmen.

Da folgerichtig die Bestellungen der Spediteure ausbleiben, ordert die Bundesregierung lediglich 150 000 OBUs bei Toll Collect. Das Betreiberkonsortium aus Daimler-Chrysler, Deutsche Telekom und Cofiroute (F) bietet die manuelle Buchung über Internet und 3500 Mauttermi-

sonders der BGL, aber vor allem die in- und ausländischen Spediteure. 400 000 Geräte braucht Deutschland. Weitere 350 000 OBUs sind für ausländische Fahrzeuge nötig, um den zeitgetakteten Warenverkehr nicht an den Mautterminals zum Erliegen zu bringen. Es hagelt Proteste und Eilklagen. Toll Collect verspricht, die vertraglich vereinbarten OBUs pünktlich einzubauen, vielleicht auch 100 000 mehr. Doch Liefer- und Softwareprobleme führen zu Verzögerungen. Das Desaster steht vor der Tür.

**Wann die Maut endgültig kommt, steht immer noch in den Sternen**

nals als Alternative. Nur die mauterfahrenen Franzosen warnen, dass der Termin nicht zu halten sei, ein derart komplexes System zu installieren, zumal der Bundesrat erst Mitte Mai grünes Licht für die Maut gibt. Die Bedenken gehen allerdings im Glauben an die technische Beherrschbarkeit des deutschen Prestigeprojekts unter.

Bodewigs Nachfolger Manfred Stolpe hat plötzlich zwei Probleme. Die EU-Kommission erhebt Einspruch gegen den Ausgleich und nun fordern alle die OBU, be-



**Am Mautautomaten sind lange Wartezeiten vorprogrammiert.**

Doch nun ist auch fraglich, ob der neue Starttermin am 2. November zu halten ist. Mitte August sind laut Toll Collect erst 120 Kontrollbrücken und 1600 Mautterminals installiert sowie 50 000 OBUs eingebaut. Zwar werden täglich 6000 OBUs produziert – bis November sollen 450 000

OBU zur Verfügung stehen –, doch die Werkstätten kommen mit dem Einbau nicht nach. Experten mutmaßen zudem, dass an eine Erteilung der Betriebsgenehmigung durch das BAG vorläufig nicht zu denken sei. Vielleicht klappt es ja zu Weihnachten. O-BU fröhliche. ■

ANZEIGE

# Innovationen

...im Spiegel der Zeit

„Für mich geht nichts über einen sicheren Arbeitsplatz!“

**ISRI® 6860 / 875 NTS**  
...der neue Nachrüstsitz für diverse LKWs.  
Mit Lendenwirbelstütze und vielen weiteren Extras.

**ISRI**  
ISRINGHAUSEN GmbH & Co. KG  
An der Bega 58 · 32657 Lemgo  
Fon +49 (0) 52 61 210 - 0  
Fax +49 (0) 52 61 210 - 310  
www.isri.de · E-Mail info@isri.de

16. - 25. 10. Amsterdam  
**European Road Transport Show 2003**  
Halle 4, Oost Hall  
Stand 04.040